



Nytt förslag till spårlinje för Ostlänken genom Kolmården



Trafikverket presenterar ett nytt förslag på dragning av Ostlänken genom delsträckan Stavsjö-Loddby. Dina synpunkter är viktiga för vårt fortsatta arbete.

Under 2015-2016 utreddes flera alternativa sträckningar för Ostlänken i Norrköpings kommun. Utredningarna ledde till att en spårlinje som till stor del följer Kolmårdens marknivå förordades. Det baserades på en jämförelse där bland annat omgivningspåverkan och anläggningskostnad utvärderades. Vid de allmänna samråd och öppna hus som genomfördes under våren 2016 var det detta alternativ som presenterades.



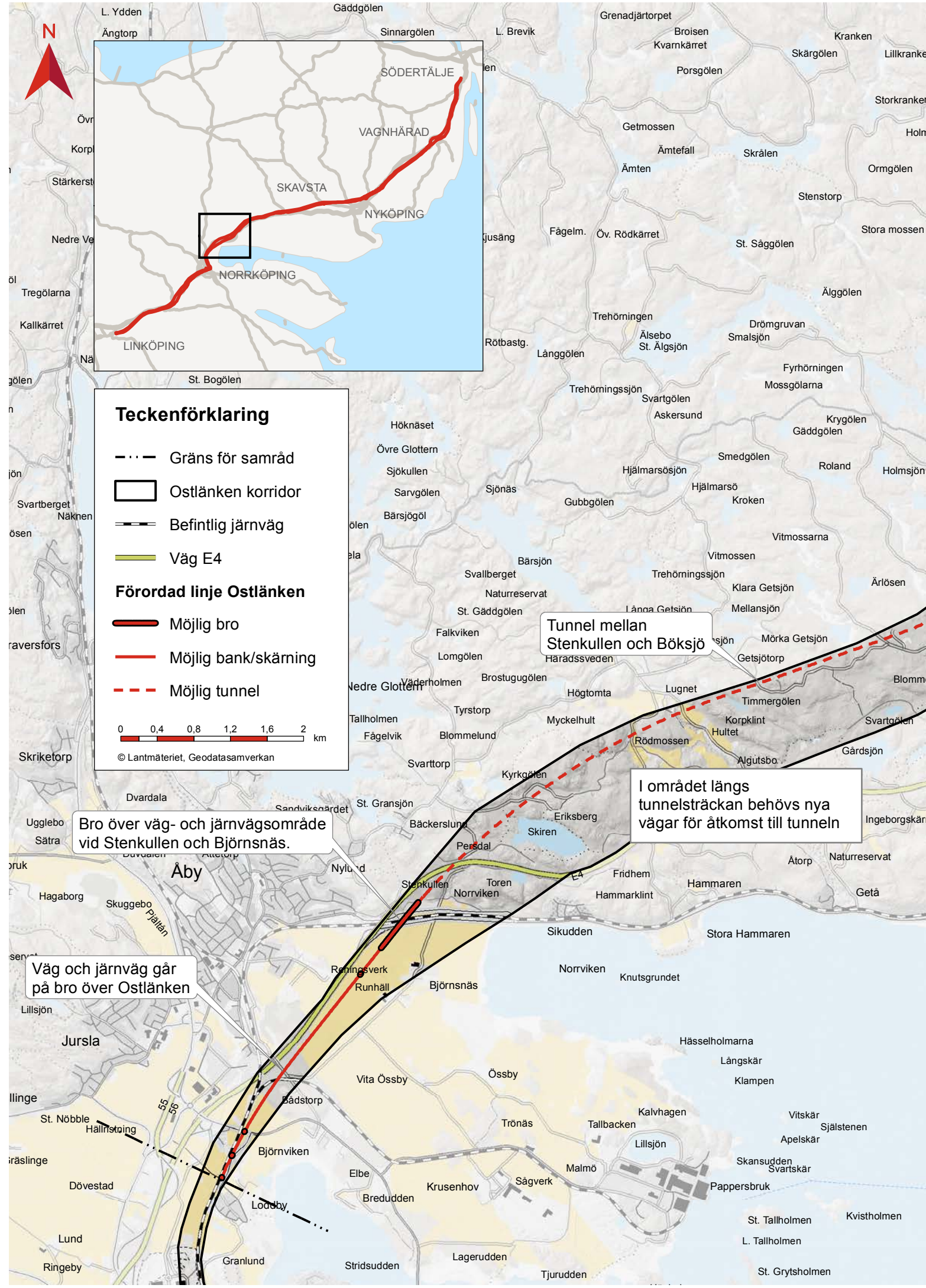
Under fortsättningen av 2016 har det förordade alternativet bearbetats vidare i arbetet med att hitta den optimala spårlinjen från Stavsjö till Loddby. Utifrån kompletterande geotekniska fältundersökningar har det dock visat sig att alternativet riskerar att fördyras avsevärt. Detta med anledning av svåra geotekniska förhållanden i Kolmården och vid passagen under E4 vid Stenkullen. Vi har även tagit till oss av inkomna synpunkter från allmänheten, intresseföreningar, kommun och myndigheter

kring sträckningen, bland annat med hänsyn till påverkan på friluftslivet i området.

Med denna bakgrund har vi under hösten analyserat alternativet ytterligare och jämfört det med en sträckning i en längre tunnel genom Kolmården. Det sammanvägda resultatet av våra analyser har visat att en längre tunnel är mer fördelaktig. Det nya förslaget har även en ny sträckning i området mellan Stavsjö och Böksjö. Detta beror främst på att det, utifrån förutsättningar i landskapet, är mer gynnsamt med en tunnelmynning där. En annan anledning, som också har framförts vid samråd, är att placera järnvägen nära E4 för att koncentrera påverkan från infrastrukturen.

I detta informationsblad och på Trafikverkets hemsida presenteras nu reviderat material som komplement till förra vårens allmänna samråd/öppna hus. På baksidan av det här informationsbladet hittar du alla kontaktvägar. Vi välkomnar dina synpunkter!

Johan Levål,
*Projektledare Ostlänken,
delprojekt Norrköping*



Teckenförklaring

- · - · - Gräns för samråd
- ▭ Ostlänken korridor
- +— Befintlig järnväg
- +— Väg E4

Förordad linje Ostlänken

- Möjlig bro
- Möjlig bank/skärning
- - - Möjlig tunnel



Bro över väg- och järnvägsområde vid Stenkullen och Björnsnäs.

Väg och järnväg går på bro över Ostlänken

Tunnel mellan Stenkullen och Böksjö

I området längs tunnelsträckan behövs nya vägar för åtkomst till tunneln



Vägar leds om och broar anordnas för Ostlänkens passage

Vägen fram från plan till förslag

EN NY JÄRNVÄG sätter oundvikligen spår i landskapet. I arbetet med att ta fram ett förslag för Ostlänken genom Norrköpings kommun har vi därför inventerat, undersökt och utrett ett flertal olika sakområden för att hitta bästa möjliga sträckning. Det handlar om exempelvis landskapets karaktärer, geotekniska förutsättningar, friluftsliv, boendemiljöer, klimatpåverkan samt värdefulla kultur- och naturmiljöer.

Med en ny höghastighetsjärnväg som ska byggas för hastigheter upp till 320 km/tim följer flera utmaningar när sträckningen ska bestämmas. För att tågen till exempel ska kunna köra i så höga hastigheter måste järnvägen utformas med relativt raka spår, begränsade lutningar och utan tvära kurvor. Vi brukar säga att det är en stel konstruktion, där mindre justeringar på en plats får följdkonsekvenser på en lång sträcka, till exempel över kommungränser. Därför kan det tyvärr vara svårt att undvika konflikt med känsliga områden.

I ARBETET MED FÖRSLAGET till järnvägens sträckning genom Norrköpings kommun är det några saker som i större utsträckning styr det förslag vi nu presenterar. Ett exempel är passagen förbi sjön Skiren som är en värdefull naturmiljö av riksintresse. Ytterligare exempel är det rika friluftslivet med vandringsleder på Kolmårdens tak och höga natur- och kulturmiljövärden vid Kolmårdsbranten.



Hallå där Karl-Johan Loorents, bergspecialist i projekt Ostlänken.

Varför presenteras ett nytt förslag till spårlinje för Ostlänkens delsträcka Stavsjö-Lodby?

Området Kolmården, som sträcker sig mellan Böksjö och Stenkullen, karakteriseras av ett landskap där höga höjder snabbt växlar till djupa raviner. Trots att berget generellt sett är bra för tunneldrivning, har våra kompletterande markundersökningar visat att berget har många sprickområden. Sprickorna kan ha en lång utbredning i bergmassan och dessutom är de ofta vattenförande. Den nya informationen som framkommit om berget har visat att vi måste bygga på ett sätt som vi inte tidigare kunnat förutspå.

Det tidigare linjeförslaget förutsätter en bana där olika typer av anläggningsdelar som bank, skärning, bro och tunnel måste byggas växelvis. Det innebär en tekniskt komplicerad och dyr anläggning. Särskilt kritiskt är byggandet fram till och in i tunnlar, så kallade tunnelpåslag. Där ska sprickorna i berget, höga rasbranter och lösa jordar hanteras. De tekniska lösningar som krävts har visat sig så omfattande och kostnadsdrivande att det varit motiverat att söka en alternativ spårlinje.

Vad är den tekniska fördelen med en djupare tunnel?

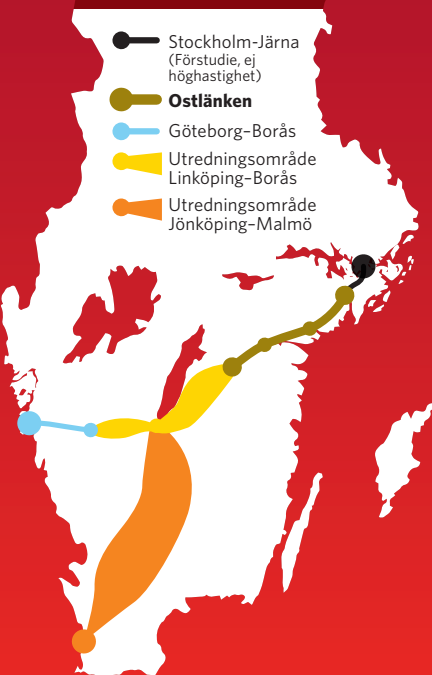
Genom att bygga en lång, djupare tunnel kan vi säkerställa en passage vid lågområden som exempelvis Getåravinen och sjön Skiren. På det sättet kan vi kringgå de områden som är särskilt kritiska att bygga i, något som de markundersökningar vi har genomfört styrker.

Projekt Ostlänken. Ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg Järna – Linköping.

OSTLÄNKEN är det första steget mot en ny generation järnväg i Sverige och planeras som en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Tillsammans med projekt Göteborg-Borås är projekt Ostlänken det första steget mot ett framtida höghastighetsnät för persontrafik i hastigheter upp till 320 kilometer i timmen. Fullt utbyggd ska den nya järnvägen binda samman Stockholm, Göteborg och Malmö.

OSTLÄNKEN ANSLUTER till det befintliga järnvägsnätet i Järna, Norrköping och Linköping. Nya resecentrum planeras i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping.

VÅR AMBITION är en successiv byggstart under åren 2017-2021 med målet att de första tågen ska kunna börja rulla 2028. När vi är klara har vi byggt 154 kilometer ny höghastighetsjärnväg, cirka 200 broar och 20 kilometer tunnlar. Ostlänken ska göra det möjligt att resa snabbare, säkrare och smidigare. Ostlänken ska också svara på människors behov av hållbara resor och transporter, ge regionerna chans att växa samt skapa möjligheter att utöka andelen godstransporter på järnväg.



Vi vill veta vad du tycker!

Du kan lämna dina synpunkter här:

WEBB: trafikverket.se/ostlanken

E-POST: trafikverket@trafikverket.se. Ange diarienummer: 2014/72083

TRAFIKVERKETS KUNDTJÄNST: Tel 0771-921 921

BREV: Trafikverket, Ärendemottagningen, Region Öst, Box 810, 781 28 Borlänge

Tidplan genom Norrköpings kommun

